

Plano de Requalificação Urbana para a área do entorno do Mercado Municipal Paulistano

Diretrizes Gerais

Mercado Municipal de São Paulo era lugar de pescadores e produtores rurais comercializarem seus produtos. O cenário foi sendo transformado agressivamente através de ações, como a canalização do rio e diversas intervenções no sistema viário. Atualmente, a falta de uma infraestrutura adequada no entorno do Mercado traz impactos negativos para uma área com uma dinâmica urbana forte e importante desde sua constituição, na década de 1930.

De um lado do rio, a região se conecta ao centro histórico, local de comércio e distribuição de mercadorias, e do outro se dirige ao Brás, outra região com importância histórica para a cidade, devido à presença de antigas fábricas e moradias de imigrantes, e que hoje vive do intenso comércio.

Diante disso, observa-se que o entorno do mercado carrega consigo um potencial imenso para gerar impactos positivos para o centro da cidade e é, portanto, conteúdo de grande interesse público.

Em atendimento ao Decreto Municipal nº 57.575, de 26 de dezembro de 2016, reafirma-se este trabalho como objeto de amplificação da discussão sobre questões urbanas de abrangência coletiva numa esfera profissional qualificada. A participação de duas instituições de ensino valida o empenho na construção de um documento diagnóstico robusto sobre a área de trabalho, em processo com reverberações pedagógicas (com atividades de extensão universitária e pesquisa acadêmica). A participação do Instituto de Arquitetos do Brasil chancela a modalidade de contratação privada do projeto, uma vez que é a instituição a quem é, historicamente, atribuída a responsabilidade pela realização de concursos no Brasil.

Para o pleno cumprimento dos objetivos deste trabalho é necessária a compilação, ordenação e exposição de dados públicos sobre a realidade sócio territorial da área de trabalho, de modo a

oferecer às equipes participantes do concurso uma leitura alinhada aos parâmetros de gestão urbanística da Smul.

Para que o projeto desenvolvido esteja compatível com os procedimentos legais e, sobretudo, com as prioridades traçadas pelos correntes instrumentos de planejamento urbano, é necessária a participação do Poder Público enquanto fornecedor das diretrizes e das informações condizentes.

Aspectos relevantes destacados pela Administração Municipal:

O território compreendido no PIU SETOR CENTRAL abrange uma área de 2.089 ha, dos quais 605 ha correspondem ao Setor Central e 1.484 ha estão contidos no Subsetor Arco Tietê do Setor Orla Ferroviária e Fluvial da MEM.

A abrangência proposta reinterpreta a setorização indicada no PDE ao expandir a área identificada como centro metropolitano para além do Setor Central da MEM e, portanto, para além da área da OU CENTRO.

Essa expansão não foi motivada pela intenção de adicionar ao projeto áreas de captura de outorga, mas “é resultado da leitura de que a dinâmica da região central historicamente abarcou limites mais amplos que os atuais distritos Sé e República e que, englobados em um mesmo projeto urbano, têm maior potencial de alcançar os objetivos propostos pra a MEM na região, especialmente quanto ao equilíbrio entre oferta de moradia e emprego, fortalecimento do caráter de centralidade municipal e qualificação do espaço público e da vida urbana” .

Dessa forma, considerado o perímetro proposto, o PIU SETOR CENTRAL foi elaborado sob os objetivos combinados do Setor Orla Ferroviária e Fluvial e do Setor Central da MEM, aqui sintetizados:

- i. fortalecimento da centralidade municipal;
- ii. maior aproveitamento da terra urbana, através da reabilitação de áreas degradadas ou subutilizadas;
- iii. valorização do patrimônio cultural, industrial e ferroviário;

- iv.** requalificação dos sistemas ambientais existentes;
- v.** integração de usos residenciais e não residenciais;
- vi.** qualificação da moradia e oferta de habitações de interesse social e de mercado popular;
- vii.** melhoria da mobilidade e dos sistemas de transporte público;
- viii.** atuação preventiva em áreas sujeitas a riscos para a ocupação de natureza variada e atuação corretiva em áreas contaminadas.

O processo de urbanização sem um planejamento ambiental adequado, o uso do solo, os materiais constituintes das construções e alto índice de impermeabilização, favorecem a intensificação do fenômeno da ilha de calor, definida por uma região de altas temperaturas em contraste térmico com as áreas circundantes.

Aspectos Urbanos e Ambientais

A rede de espaços públicos e os bulevares centrais herdados de intervenções urbanísticas do início do século XX são atributos a serem valorizados. Uma malha de caminhos verdes que integre os espaços públicos favorece a mobilidade ativa e atua como fator de mitigação de ilhas de calor. Devem ser estabelecidos regramentos para a revegetação de parcelas de Áreas de Preservação Permanente contidas nos lotes lindeiros às orlas fluviais, a exemplo de medidas propostas nos projetos do Arco Tamandateí, do Arco Pinheiros e do Arco Jurubatuba.

Recentemente o Concurso Internacional promovido pela SP Urbanismo premiou propostas inovadoras para requalificação de quatro áreas públicas subutilizadas na região central. A implantação de um novo parque urbano sob o Viaduto Santa Ifigênia e de um mirante na Avenida Senador Queirós, a ampliação de calçadas e reorganização do trânsito na Praça Alfredo Issa, o aumento de área verde na Praça Dr. João Mendes e uma nova Praça Clóvis Beviláqua para ocupação das pessoas. Essas são algumas das soluções urbanísticas apresentadas pelos vencedores do Concurso Internacional Reinventing Cities São Paulo para a requalificação de quatros espaços públicos no centro da cidade.

As quatro áreas públicas alvo do concurso foram: Mercado Kinjo Yamato / Boulevard Prestes Maia (Área 1), Praça Alfredo Issa (Área 2), Praça Dr. João Mendes (Área 3) e Praça Clóvis

Beviláqua (Área 4). O objetivo da Prefeitura agora foi transformar essas áreas, hoje subutilizadas, em espaços mais sustentáveis e convidativos à permanência das pessoas e ao uso de meios de transporte não poluentes.

Por exemplo, a proposta busca a integração do Boulevard Prestes Maia à cidade, a requalificação do entorno do Mercado Kinjo Yamato que tem como premissa a reconquista do chão pelas pessoas, visto que hoje a área apresenta locais usados para estacionamento de automóveis e motocicletas e também para descarte irregular de lixo. O principal objetivo é facilitar a integração logística e turística entre o equipamento público e o Mercado Municipal de São Paulo.

Para valorizar o uso de transportes não poluentes no local, trazendo segurança, conforto e espaços adequados de circulação a pedestres e ciclistas, este projeto amplia e qualifica calçadas, ciclovias, praças, canteiros e jardins na Praça Alfredo Issa. A área para o tráfego dos veículos também é reorganizada por este estudo. O objetivo das medidas é reduzir a incidência de acidentes de trânsito no local, ampliar a permeabilidade do solo e fomentar a apropriação do espaço público por parte da população, considerando a existência de academia para a terceira idade e playground no local. ¹

A iniciativa de Projeto Caminhos Verdes - dentro da Área de Intervenção Urbana do PIU Setor Central Lei 17.844/22. O projeto conecta 118 km de caminhos verdes com equipamentos públicos e áreas verdes na região central. ²

A Requalificação do Parque Dom Pedro – Parceria Público Privada dentro da Concessão dos Terminais do Bloco Leste, inspirado no projeto urbanístico realizado em 2011 pela SMDU, FUPAM, UNABV Arquitetos e H+F Arquitetos. O projeto consta também como Projeto Especial

1

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/licenciamento/desenvolvimento_urbano/sp_urbanismo/index.php?p=328335&fbclid=IwAR2Z7fqNEiae0zEp7vh7DJzP7AcKDfvaFYpXvudG-4opaa6kmXb3iG_A7F8

²<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-territorial/piu/piu-setor-central/>
https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2023/04/MAPAS_AIU.pdf

instituído no PIU Setor Central. Diretrizes urbanísticas da Requalificação do Parque Dom Pedro constam no edital da PPP.³

Aspectos de Planejamento Urbano e Legislação

O Plano Diretor Estratégico - PDE, , alocou as densidades construtivas e demográficas mais altas nas áreas servidas por transporte público de média e alta capacidade, atribuindo aos terrenos do entorno das estações de metrô, trem e monotrilho e ao longo dos corredores de ônibus os maiores coeficientes de aproveitamento.

Contudo, como se pode observar, essa diretriz não foi aplicada ao âmbito da , extinta, OU CENTRO, área servida por três linhas de metrô – Linha 1 Azul, Linha 3 Vermelha e Linha 4 Amarela -, cinco linhas de trem – Linha 7 Rubi, Linha 8 Diamante, Linha 10 Turquesa, Linha 11 Coral e Linha 12-Safira -, por quatro corredores de ônibus – Inajar-Rio Branco, Pirituba-Lapa - São João, Campo Limpo-Rebouças, Nove de Julho-Santo Amaro, uma linha de monotrilho – Expresso Tiradentes, e ponto de partida e chegada de inúmeros linhas de ônibus agrupadas em 5 terminais – Bandeira, Amaral Gurgel, Princesa Isabel, Parque Dom Pedro II e Mercado, sem contar a sequência de pontos de parada da Rua Xavier de Toledo de linhas circulares que tangenciam o centro histórico. Parte significativa dessa área está incluída em perímetros de Zona de Centralidade – ZC e Zona Mista – ZM que têm coeficiente de aproveitamento máximo igual a 2. Essa capacidade instalada não reconhecida no zoneamento ordinário foi o fundamento da proposta de aumento dos coeficientes de aproveitamento máximos na área do PIU SETOR CENTRAL.

O PIU Setor Central - região inserida no PIU Setor Central (Lei 17.844/22). Nesta lei estão previstas três principais perspectivas de intervenção: atrair mais moradores para a região central, principalmente, associados à habitação de interesse social; manter e desenvolver as

³https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/governo/desestatizacao/terminal/2_10_%20Anexo_Intervencao_DOMPEDRO_v10.pdf

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/governo/desestatizacao_projetos/terminais_de_onibus_urbano/index.php?p=332287

oportunidades de emprego e renda na região central; e preservar a memória do centro e manter o patrimônio edificado e urbanístico preservado.

Lei do *Retrofit* - Instrumentos tributários (benefícios fiscais e edíficos?) aplicados à requalificação de edifícios antigos como forma de estimular a oferta habitacional e o adensamento desta região, resgatando também sua vocação para atração de negócios.⁴

Aspectos de Economia

Mercadão como âncora de turismo - a região contempla diversas atividades econômicas, que geram cadeias de emprego, sobretudo na área de turismo e gastronomia.

Projeto de Distritos Criativos - Hubs de Economia Criativa como forma de impulsionar nichos específicos de mercado em ruas temáticas, aliando tradição e inovação.

Os centros comerciais consolidados também serão beneficiários pela requalificação de logradouros. O projeto deve promover o incremento do uso residencial nessas regiões monofuncionais, de forma a criar oportunidades para que vitalidade diurna das ruas fervilhantes de consumidores seja, em alguma medida, observada também à noite.

Aspectos de Patrimônio e Cultura

Na análise do tema Patrimônio Histórico na Área Central, destacam-se cinco territórios que mereceram estudos de conjunto:

- ix.** Campos Elíseos: Resolução Condephaat SC n.º 20/13, consolidando o tombamento de imóveis e a regulamentação das respectivas áreas envoltórias;
- x.** Santa Ifigênia: estudo de tombamento iniciado em 1986, revisado conforme Notificação publicada no Diário Oficial do Estado de 09/02/2010, pg. 65, ainda não concluído, com 86 imóveis protegidos de intervenções não autorizadas pelos órgãos de preservação;
- xi.** Vale do Anhangabaú: Resolução Conpresp n.º 37/92, consolidando o tombamento de 258 imóveis do Centro Histórico paulistano;

⁴ <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-17844-de-14-de-setembro-de-2022>

- xii. Bairro da Bela Vista: Resolução n.º 22//CONPRESP/2002, resultando no tombamento de 6 elementos constituidores do ambiente urbano - cinco logradouros e um extenso conjunto de imóveis - e 3 perímetros de áreas envoltórias;
- xiii. Bairro da Liberdade: Resolução 20/CONPRESP/2016, propondo a abertura de processo de tombamento de conjuntos urbanos e traçados viários e sítios de potencial arqueológico e paisagístico.

As pré-existências são ativos para as intervenções urbanas. O extenso conjunto de edificações tombadas nos bairros de Santa Ifigênia e Campos Elíseos, na Rua Florêncio de Abreu e no coração dos distritos Sé e República, assim como outras edificações existentes, ainda que não destacadas pelo tombamento, devem receber incentivos específicos para subsídio à requalificação, possibilitando maior aproveitamento do estoque edificado.

Casa das Retortas - Proposta de criação de um *hub* de desenvolvimento cultural e econômico.

Programa Mais Turismo: Área de interesse cultural, de valorização histórica, com a promoção de diversas ações turísticas. Programa Vai de Roteiro: Criação de salas de eventos em espaços do Mercado Municipal para palcos de eventos culturais e festas temáticas na área do estacionamento.

Aspectos de Mobilidade

Os sistemas de transporte estrutural da RMSP (trilhos e corredores de ônibus) estão configurados quase em sua totalidade de forma radial, o que propicia uma ótima acessibilidade à região Central.

O transporte sobre trilhos é operado por três empresas distintas: Metrô, CPTM e ViaQuatro.

A CPTM opera as linhas de “trem de subúrbio” e, das suas 6 linhas, 5 linhas atendem a região central. São elas:

- ✓ Linha 7-Rubi, Jundiaí – Luz;
- ✓ Linha 8-Diamante, Itapevi – Júlio Prestes;
- ✓ Linha 10- Turquesa, Rio Grande da Serra – Brás;

- ✓ Linha 11-Coral, Estudantes (Mogi das Cruzes) – Luz;
- ✓ Linha 12- Safira, Calmon Vianna (Poá) – Brás.
- ✓ O sistema metroviário é operado em conjunto pela Cia do Metrô e pela ViaQuatro. Das 6 linhas, 4 atendem o perímetro:
- ✓ Linha 1-Azul, Jabaquara – Tucuruvi
- ✓ Linha 2-Verde, Vila Madalena – Vila Prudente
- ✓ Linha 3-Vermelha, Corinthians-Itaquera – Palmeiras-Barra Funda
- ✓ Linha 4-Amarela, Butantã – Luz.

O Município de São Paulo tem 12 corredores de ônibus, sendo 11 municipais e 1 intermunicipal. Destes, 5 corredores de ônibus municipais chegam à área de estudo. São eles: Santo Amaro – Nove de Julho – Centro (inaugurado em 1985), Inajar – Rio Branco – Centro (1991), Pirituba – Lapa – Centro (2003), Campo Limpo – Rebouças – Centro (2004) e Expresso Tiradentes (2007). A região central da cidade possui 5 terminais de ônibus: Bandeira, Parque D. Pedro II (inaugurados em 1996), Princesa Isabel (inaugurado em 1997), Amaral Gurgel (inaugurado em 2003) e Mercado (inaugurado em 2007). O tráfego cruzado de coletivos entre os terminais centrais proporciona redução da necessidade de integração e responde também pelo atendimento e distribuição local dos passageiros. Como consequência da radialidade do Sistema Viário Estrutural do Município de São Paulo e dos Corredores de Ônibus que compõem o Sistema Estrutural de Transporte Público Coletivo, muitas das linhas de ônibus têm itinerários radiais ou diametrais, dirigindo-se ao centro da cidade. Chegam ou atravessam a área de estudo (10 distritos centrais) 24% das linhas de ônibus do Município. Se considerarmos apenas os distritos Sé e República, ainda assim temos o impressionante valor de 19% das linhas municipais chegando ou atravessando o centro da cidade e concentrando o tráfego de ônibus nos eixos radiais.

Por se tratar de região consolidada, há poucas propostas e diretrizes de intervenção na ÁREA CENTRAL. São elas:⁵

- ✓ Apoio Urbano Sul, uma sequência de aberturas e melhoramentos viários, junto com um novo corredor de ônibus, em prolongamento ao eixo existente da Av. Norma Pieruccini Giannotti, passando pela área de estudo no Bom Retiro e no Pari, e dali se estendendo até a Penha, na zona Leste do Município;
- ✓ Av. Rangel Pestana / Av. Celso Garcia, compreendendo o melhoramento das vias existentes, no âmbito da implantação de um futuro corredor de ônibus;
- ✓ Intervenção pontual no cruzamento da Av. Santos Dumont com a Av. do Estado;
- ✓ Intervenção pontual no cruzamento da Av. Tiradentes com a R. João Teodoro;
- ✓ Intervenção pontual no Viaduto São Carlos

O projeto também deve contribuir para a manutenção de um padrão sustentável de mobilidade na Área Central, acessível por transporte público e favorável à mobilidade ativa. Para tanto, deve ser alcançada a qualificação de logradouros abrangendo eixos comerciais e ruas destacadas que integram vizinhanças residenciais, zonas comerciais, terminais de ônibus e áreas verdes públicas.

Essa qualificação pode abranger alargamento, requalificação e arborização de calçadas, implantação de *pocketparks*, adequação da sinalização horizontal e vertical e o conjunto de dispositivos de acessibilidade universal. Deve abranger também a complementação da malha cicloviária que serve a Área Central e a oferta de mais alternativas e modalidades de transposição das barreiras existentes – ferrovias, vias estruturais de tráfego, orlas fluviais – que dificultam deslocamentos na região.

O transporte público, já assegurado pelas estações de trem e metrô, pelos terminais e linhas de ônibus que servem os distritos centrais, será positivamente impactado pela melhoria das condições de circulação no entorno dos terminais da Área Central – os mais importantes: Princesa Isabel, Bandeira e Parque Dom Pedro – e pela própria qualificação desses

⁵ https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2023/04/MAPAS_AIU.pdf

equipamentos, a ser alcançada pela aplicação da Lei 16.211 de 2015 que regulamenta a concessão de terminais municipais à exploração e à operação da iniciativa privada.

O Plano de Mobilidade que integra o Programa de Intervenções do PIU SETOR CENTRAL está focado em quatro diretrizes: alinhamentos viários, passeios públicos, transposições e ciclovias.

- ✓ A diretriz de alinhamentos viários subdivide-se em quatro ações: abertura de novo viário de pista simples, abertura de novo viário de pista dupla, alargamento de viário existente de pista simples e alargamento de viário existente de pista dupla
- ✓ A diretriz de passeios públicos tem como ação a requalificação de logradouros públicos
- ✓ A diretriz de transposições subdivide-se em três ações: implantação de ciclopasseiras, implantação de lajes de transposição sobre rio, via ou ferrovia e implantação de passagem subterrânea.
- ✓ A diretriz de ciclovias tem como ação a implantação de novas ciclovias. Esse conjunto de nove tipos de ações compõe o eixo temático de Mobilidade do Programa de Intervenções do PIU SETOR CENTRAL.

Do ponto de vista funcional, e como resposta às demandas levantadas no início do PIU, as intervenções de mobilidade no Setor Central podem ser agrupadas em: implantação de via estrutural Apoio Urbano Sul, sistema viário complementar, qualificação de percursos e transposição de barreiras urbanas.

Aspectos de Segurança Pública e Zeladoria

Avaliar soluções baseadas na natureza e de gentileza urbana que, sobretudo por seu impacto, devem contribuir para as ações da limpeza urbana. A Feira ao lado do Mercado encontra-se em situação irregular e precisa ser objeto de análise. É necessário, porém, uma requalificação imediata para regularizar aspectos relacionados ao saneamento na região, sobretudo com relação à drenagem e ao lixo advindo das atividades irregulares.

Aspectos de Tecnologia

Utilização do *Sandbox Regulatório*, como uma nova ferramenta, a qual foi incorporada na revisão do PDE, cujo decreto municipal nº 62.561/2023, regulamenta a Lei SAMPA SANDBOX (Lei Municipal 17879/2022).

Esta ferramenta auxilia na celeridade dos processos de requalificação urbana e uso de tecnologias de inovação no município, organizando as ações nas etapas de provas de conceito, para validação dos processos inovadores em consonância com as adequações da requalificação urbana, avaliação de ações dos pré-projetos e sua execução em escala, identificação das regulamentações e impedimentos existentes ou não, para liberação de propor melhorias nas mesmas e/ou novas, a serem criadas, possibilitando a colocação em prática das operações e soluções tecnológicas, que façam uso das tecnologias inovadoras, proporcionando os melhores resultados aos atores envolvidos no processo de utilidade pública.

O SandBox, dentro dos processos de requalificação urbana e de adoção de soluções inovadoras que causem impactos positivos à população e ao município apresentam os seguintes benefícios adicionais:

- ✓ induz e fomenta a inovação em escala urbana, através da realização e acompanhamento de testes inovadores em áreas a serem definidas e especificadas pelo município;
- ✓ proporciona orientação sobre questões regulatórias durante o desenvolvimento e implementação das ações de inovação a serem validadas, nos ambientes urbanos de aplicação das mesmas;
- ✓ proporciona a diminuição de custos e tempo de validação e implementação em escala, inerentes aos produtos, serviços e modelos de negócios inovadores e escaláveis para a cidade;
- ✓ dá segurança jurídica necessária à maior atratividade de capital investidor para os projetos de inovação nas áreas de requalificação urbana e de aplicação de soluções inovadoras no ambiente urbano público.

Aspectos de Impacto Social

Perspectivas de inclusão das populações em situação de rua na região, aliando, por exemplo, um programa de combate ao desperdício de alimentos.

Nos distritos centrais da cidade, o tema do atendimento habitacional tem prioridade inquestionável. Trata-se de território de oferta concentrada de empregos e serviços e com parcelas expressivas de baixa densidade populacional, aptas ao recebimento de moradores. Como já mencionado, aqui estão representadas diversas modalidades de moradia subnormal - condomínios precarizados, cortiços, ocupações de edifícios adaptados, favelas – e a maior concentração da cidade de população em situação de rua.

O projeto deve ampliar as oportunidades de moradia para diversas faixas de renda, com ênfase no atendimento habitacional de interesse social. Considerando a convivência de usos residenciais e não residenciais, observada nos distritos centrais, destaca-se a necessidade de prover qualidade urbanística às vizinhanças residenciais - ruas qualificadas, conectividade entre elementos referenciais do bairro e serviços públicos ajustados à demanda.